POLSKA NA MORZU

PISMO LIGI MORSKIEJ I KOLONIALNEJ

Nr 12. | WARSZAWA, GRUDZIEŃ 1937 R. | ROK IV



MARYNARZE

Bardzo często mówi się o marynarzu. Jedni wkładają w to słowo cały swój zachwyt dla ludzi pracujących na morzu, inni — ci bardziej lądowo nastrojeni myślą o marynarzu, jako człowieku awanturniczym, poszukującym jedynie przygód w dalekich portach i tawernach portowych.

A tymczasem w życiu marynarza nie ma najczęściej tych cech, których dopatruje się człowiek z lądu.

Marynarz jest zwykłym człowiekiem pracy, z tą jedynie wielką różnicą, że pracuje na morzu nie na lądzie. I ta właściwość sprawia, że staje się dla człowieka z lądu raczej niezrozumiały, a nawet tajemniczy.

Bo morze ma przedziwny wpływ na charakter człowieka, urabia go zawsze według tych cech, które są ściśle związane z jego obliczem.

Morze wyrabia w człowieku odwagę, powiększa siłę woli, uczy życia w gromadzie. Jest ono tym potężnym czynnikiem wychowywania ludzi, który sprawia, że pod wpływem jego oddziaływania, pod wpływem goryczy, jaką ono zawiera i mocy, jaka drzemie w nim utajona, a zrywa się tylko w straszliwych chwilach sztormu — kruchość charakteru ludzkiego tężeje i nabiera cech nieznanych ludziom z lądu.

I tutaj właśnie dzięki tym różnym cechom, powstałym pod wpływem zupełnie odmiennych warunków życia i pracy, istnieje ta wielka przepaść między ludźmi lądu a marynarzami. Marynarze tworzą jakby jedną wielką rodzinę, złączoną wspólnymi umiłowaniami, tą samą dolą i niedolą. Jest to rodzaj osobliwego bractwa, gdyż praca na statkach aczkolwiek niepozbawiona uroku jest nad wyraz ciężka, wymagająca oprócz szeregu zalet pełnego poświęcenia, dobrowolnej rezygnacji z wielu przyjemności, które są udziałem życia normalnie żyjącego człowieka na lądzie. Marynarz pracuje zawsze zdala od najbliższych w wiecznej rozłące z osobami drogimi sercu; jeśli zakłada rodzinę — ma żonę i dzieci, to cieszy się nimi bardzo krótko i to w bardzo odległych od siebie okresach czasu.

Oto np. marynarze, pływający na statkach polskich, odbywających swe rejsy choćby do Ameryki Południowej — do rodzin swych w Gdyni wpadają na krótko, raz mniej więcej na dwa miesiące czasu.

Najsilniejszym bodaj węzłem, który łączy marynarzy całego świata w jedną wielką morską rodzinę jest tradycja. Tradycja, która przekazała dzisiejszym marynarzom dawne morskie zwyczaje, wypływające albo z chwil radosnych lub smutnych — tej dawnej żeglugi morskiej. A dawniej inaczej, trudniej przedstawiało się życie na morzu.

I praca była cięższa, gdyż wówczas były tylko statki żaglowe, drewniane, gdyż każdą najmniejszą czynność, którą teraz wykonują maszyny — spełnić musiały ręce marynarzy. I podróże dłuższe. Marynarz opuszczający na swym statku jakiś port angielski — wiedział, że nie prędko ujrzy ląd. Często rok cały upływał zanim przybywał do portu przeznaczenia, leżącego gdzieś w odległych angielskich koloniach.

Dzisiaj życie na morzu zostało znacznie uproszczone i ułatwione, marynarz obsługuje najczęściej wielkie i wspaniałe maszyny, które ułatwiają mu pracę. Maszyny te, mimo, iż są pomocne marynarzowi odsuwają go jednocześnie od owej dawnej surowości życia.

Dawniej bowiem marynarz na swym żaglowcu walczył siłą swej woli, wytrwałością z nawałem fal, przelewających się w czasie sztormu przez deski pokładu — i suma zalet marynarza decydowała o zwycięstwie nad potęgą morza, gdy dziś w tym zwycięstwie statku nad żywiołowością morza — bierze udział przede wszystkim doskonałość maszyn okrętowych.

I wszystko to sprawia, że marynarz patrzy na morze jakby z pewnej wysokości, odnosi się doń z uczuciem ufności, wierzy bowiem w siłę maszyn swego statku.

Mimo to, żyje w nim, tak jak w tych dawnych marynarzach ukochanie morskiego żywiołu, przywiązanie do pracy, którą spełnia na statkach.

Wprawdzie marynarz nie lubi mówić o miłości morza i swym przywiązaniu do statku, jest nieśmiały i skryty w swych uczuciach dla morza, to jednak nietrudno jest dostrzec w nim właśnie te właściwości.

Słowo „marynarz" w nowoczesnym morskim języku urzędowym oznacza osobę, która została przyjęta przez armatora, czyli właściciela statku do służby na statku podczas jego podróży.

Nazwa ta obejmuje wszystkich ludzi, zatrudnionych na statku, jak kucharzy, stewardów i innych.

Przyjęcie marynarza do służby nazywa się zaciągiem. Zaciąg taki dokonuje się w obecności kapitana lub zastępcy armatora i marynarza. Akt zaciągu pisany jest w urzędzie morskim, a gdy to jest niemożliwe, zanotowany tylko w dzienniku okrętowym.

Dokonanie zaciągu oddaje marynarza całkowicie do dyspozycji i pod rozkazy kapitana. W życiu i pracy marynarza na statku istnieje szereg przepisów i zwyczajów, które dla człowieka nie znającego morza wydadzą się może zbyt surowe, w istocie ze względu na zupełnie odmienne warunki życia na morzu — celowe i konieczne

Oto choćby ustawy normujące stosunek wzajemny między marynarzem a kapitanem dużo uwagi poświęcają sprawie bezwzględnego posłuszeństwa w wykonywaniu rozkazów kapitana i oficerów statku. Wymaga tego bezwzględność życia na morzu. Dzisiaj aczkolwiek środki kary przeciw nieposłuszeństwu są bardzo bezwzględne, to jednak nie są one takie, jakie były w okresie dawnych czasów żeglugi morskiej. Wtedy stosowano najcięższe często kary chłosty, ciemni.

Te wszelkie przepisy nie są jednostronne, normując sprawę posłuszeństwa marynarzy, chronią go jednocześnie przed wyzyskiem.

Do służby na polskie statki handlowe przyjmowani są w pierwszym rzędzie marynarze rezerwy, którzy przeszli wyszkolenie w szeregach marynarki wojennej, oraz ci, którzy posiadają odpowiednie kwalifikacje do pracy na pokładzie statku lub w maszynach.

Dużo jednak jest już takich, którzy służbę swą na statku rozpoczynali od zajęć, nie mających nic wspólnego z pracą naprawdę marynarską. Żyło w nich jednak pragnienie zostania naprawdę marynarzem — toteż przez wytrwałość, upór i pilność cel swój osiągali.

A to nie jest takie łatwe. Istnieją w służbie na pokładzie statku różne stopnie służbowe.

Najniższym z nich jest chłopiec okrętowy. Stopień ten jest jakby u progu marynarskiej kariery. Następnym, wyższym jest młodszy marynarz, dalej starszy marynarz, stróż, kwatermistrz, cieśla, bosman. Bosman jest gospodarzem pokładu. Podział ten obejmuje ludzi, pracujących na pokładzie statku. Inny jest już w maszynowni, gdzie pierwszym stopniem po chłopcu okrętowym jest węglarz (trymer), dalej palacz, smarownik i wreszcie donkeyman, stanowiskiem, odpowiadający bosmanowi.

Spora już ilość marynarzy pływa na polskich statkach, czyli mówiąc innymi słowami, na morzu znajduje pracę i chleb.

Marynarze wszystkich narodów mają prawie cechy wspólne; istnieje wśród nich jakby pokrewieństwo, wytworzone nietylko przez wspólność zawodu, lecz w pierwszym rzędzie dzięki morzu. Dla marynarza i jego statku nie ma przecież dzielących granic, są tylko łączące świat przestrzenie wody. Cały świat stoi przed nim otworem.

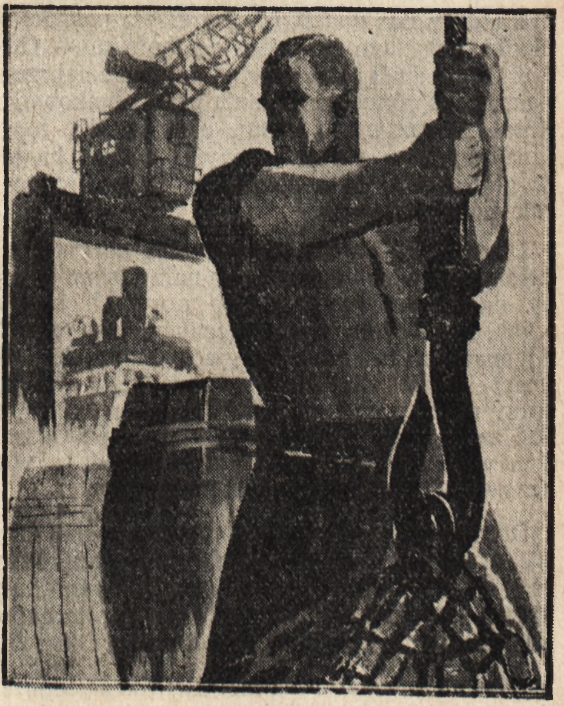
Lecz mimo tych właściwości, mimo, iż wszystko raczej łączy ludzi morza niż dzieli — to jednak istnieje odrębność narodowa i honor bandery. Bo bandera dla marynarza jest pewnym wyrazem świętości, jest świadectwem jego ograniczonego związku z krajem na najbardziej odległych morzach świata, przypomina o jego ojczyźnie i powinnościach obywatelskich.

W polskich marynarzach odrębność ta zarysowała się bardzo silnie. Marynarz polski bowiem świadomy jest swej roli. Wie, że należy do pierwszego pokolenia polskich marynarzy, że ciąży na nim nie tylko obowiązek marynarza, ale i obywatela.

Toteż nie należy sądzić marynarzy według jakichś, przesadnych pojęć. Ani ubierać ich w jakieś nadzwyczajne właściwości, ani odsądzać od czci i wiary. Spełniają godnie swą pracę. Tylko, że praca ich jest cięższa i wymagająca poświęceń i wyrzeczenia się wielu rzeczy, na co człowiek z lądu nie zawsze się zdobędzie.

Zbliżają się Święta Bożego Narodzenia. Ludzie z lądu gromadzić się będą w gronie najbliższych, w cieple ognisk rodzinnych, a marynarze nie wszyscy będą w porcie. Praca na morzu nie ustaje. Może będą tysiące mil od najbliższych, od kraju.

Niech więc w tym dniu uroczystym popłynie ku nim na dalekie szlaki polskich linii żeglugowych — myśl serdeczna, że drodzy nam są — za swój trud, poświęcenie, za godnie reprezentowany przez nich w świecie honor narodowej bandery.



Każda rzeka prowadzi do morza



Każdy z nas podziwia dziś dzieło polskiej techniki, polskiego inżyniera i robotnika — Gdynię. Gdy jednak patrzymy na gdyńskie nabrzeża, baseny, na różne urządzenia przeładunkowe, na liczne magazyny portowe oraz na sieć torów kolejowych w porcie — myśl nasza biegnie w głąb kraju, do zaplecza tej Gdyni, z której tak dumni jesteśmy.

Dlaczego? Dlatego, bo przecież port nie jest celem sam w sobie, jest tylko narzędziem w pracy swego zaplecza, w jego obrotach handlowych, jest bramą przepuszczającą jego wywóz i wpuszczającą jego przywóz zamorski. Im lepiej będzie zagospodarowany kraj, obsługiwany przez port, tym więcej będzie mógł sprzedać za granicę, a więc wywozić przez Gdynię, tym więcej będzie mógł też kupować, a więc przywozić przez nasz port narodowy.

Dlatego więc, gdy oglądamy nowoczesną Gdynię, pragnęlibyśmy, aby cała Polska mogła przyczyniać się do jej obrotów, pragnęlibyśmy, aby Gdynia stała się odbiciem ożywionego tętna gospodarczego wszystkich połaci naszej Ojczyzny.

Obecnie, niestety, tak nie jest. Wiemy dobrze, że odrobić musimy wiele, wiemy, że są okręgi, które żyją w niedopuszczalnym zaniedbaniu. Odrodzona Polska wkłada ogromny wysiłek, aby zmienić ten stan rzeczy, a przy zagospodarowywaniu naszych ziem słusznie ostatnio zwrócona została specjalna uwaga na środki komunikacji, a w pierwszym rzędzie na wyzyskanie dróg wodnych.

Na nic się bowiem nie przyda wydawanie pieniędzy na rozbudowywanie jakiegoś ośrodka kraju, jeśli nie połączymy tego ośrodka z innymi dzielnicami, jeśli nie umożliwimy wytwarzanym tam towarom łatwego i taniego przewozu, jeśli nie ułatwimy dogodnego przywozu często niezbędnych tu do wytwórczości surowców oraz różnych towarów. Wśród istniejących dróg komunikacyjnych najtańszymi są drogi wodne, a więc rzeki i kanały. Tutaj nie potrzebne są kosztowne tory i ich obsługa oraz wielkie ilości paliwa, nie potrzebne są szosy, pochłaniające ogromne kapitały zarówno przy budowie, jak konserwacji. Na szlakach wodnych jeden holownik, zużywający niewiele paliwa, ciągnie sznury zwykłych berlinek, a tratwy wymagają tylko nielicznej obsługi.

I dlatego obecnie taki nacisk u nas się kładzie na uporządkowanie sieci polskich rzek Mó-

wimy uporządkowanie, bo wśród zaniedbań, które zastaliśmy, znalazły się i rzeki. Ich zapuszczenie sprawia, że gdy np. w Niemczech drogami wodnymi przechodzi 31,6% ogólnych przewozów, w Czechosłowacji 20%, we Francji 19,6%, to w Polsce zaledwie 1%.

Przyjrzyjmy się, co dziś w Polsce dla zagospodarowania kraju się robi i jaką rolę mają przy tym odegrać drogi wodne.

Na czoło wysiłków wysuwa się obecnie budowa Centralnego Okręgu Przemysłowego. Okręg ten ograniczony jest od zachodu i północy Pilicą oraz południową granicą Mazowsza i Podlasia, od wschodu Bugiem, na południu od Sanoka do N. Sącza podgórzem pasma Beskidów. A zatem Centralny Okręg Przemysłowy obejmuje 4 połacie kraju: wyżynę Małopolską, wyżynę Lubelską, nizinę Sandomierską i pasmo podgórza Beskidzkiego. W tym to wielkim okręgu szybko powstają nowe placówki przemysłowe, handlowe i rzemieślnicze. Tutaj, na martwych do niedawna przestrzeniach wyrastają nowe ośrodki pracy. Lecz budzące się tu życie z każdym rokiem stwarzać będzie coraz więcej różnych dóbr.

Równocześnie coraz większe tu będzie zapotrzebowanie na konieczne do produkcji surowce, maszyny i inne środki wytwórcze. Wprawdzie niektóre surowce znajdują się na miejscu, lecz inne, jak np. węgiel, różne rudy i metale, różne materiały pomocnicze do produkcji metalowej i chemicznej, cały szereg surowców egzotycznych — będzie musiał być przywożony. Zrozumiałem więc jest, że dla tych licznych transportów konieczna jest dogodna i tania sieć komunikacyjna, a taką może być w pierwszym rzędzie sieć wodna.

Centralny Okręg Przemysłowy pod tym względem posiada bardzo dogodne warunki. Sieć rzeczna Wisły i dolnego Sanu tworzy bowiem oś wiążącą ten okręg z centrum państwa Warszawą, i dalej z morzem. Równocześnie górny bieg Wisły łączy go z zagłębiem śląsko-dąbrowskim przez Przemszę (dopływ Wisły), umożliwiając dostawę węgla i niektórych rud.

Istnienie omówionego szlaku wodnego nie znaczy, że jest on już dziś przystosowany do normalnej żeglugi. Odsetek przewozów rzecznych podanych wyżej, wskazuje, że tak nie jest. Wisła żeglowna jest w pełnym tego słowa znaczeniu w dolnym tylko biegu. Gorzej przedstawia się odcinek idący w górę ku Warszawie, a od Warszawy wręcz słabo. Toteż czynione są wysiłki, aby stopniowo regulować górny bieg Wisły. W tym celu główny nacisk został położony na opanowanie górskich jej dopływów. I gdy czytamy, że wybudowana została wielka zapora wodna w Porąbce na Sole, że rozpoczęto budowę 7-krotnie większego zbiornika w Rożnowie na Dunajcu, oraz zbiornika w Kozłowej Górze na Brynicy, że opracowywane są plany dalszych zbiorników — wszystkie te roboty mają właśnie na względzie uregulowanie, unormowanie biegu sieci rzecznej Wisły, przy równoczesnym zabezpieczeniu całych połaci przyległych terenów od powodzi.

Cała ta akcja regulacyjna ma i inne korzyści. Budowane zbiorniki stają się źródłem energii elektrycznej. Po wybudowaniu przy nich zakładów wodno-elektrycznych staną się dostawcą taniego prądu, który zasili energią elektryczną nowe powstające tam warsztaty.

W dążeniu do zagospodarowania Polski plany wyzyskania naszego systemu rzecznego nie kończą się na tym. Kiełkuje od dłuższego czasu projekt połączenia Bałtyku z Morzem Czarnym przez połączenie Sanu z Dniestrem, a na terytorium rumuńskim Dniestru z Prutem. Wykonanie tego planu nie tylko otworzyłoby nową tanią drogę komunikacyjną dla wywozu ze Śląska i powstającego Centr. Okr. Przem., ale również spowodowałoby tranzyt obcy przez terytorium nasze, dając zarobek nowym pracownikom.



Poza tym w sierpniu r. b. specjalna konferencja sfer gospodarczych zajmowała się w Gdyni sprawą stworzenia wielkiej magistrali wodnej z Gdyni aż po Mysłowice, magistrali, która pozwoliłaby połączyć zagłębie węglowe śląsko-dąbrowieckie z Gdynią. Do zrealizowania tej magistrali konieczna była by jednak budowa kanału Bydgoszcz — Gdynia (przez Brdę — Tucholę — Czersk — Kościerzynę — Kartuzy). Na wykonanie tego szlaku, tak ważnego, trzeba będzie jednak poczekać aż cały bieg Wisły zostanie uregulowany.

Niebawem w okres realizacji wejdzie plan połączenia Warty z innymi rzekami polskimi i z wybrzeżem Bałtyku. Mianowicie, ma być wybudowany kanał Gopło — Warta. Tym samym Warta połączy się z Wisłą (przez kanały już istniejące górnonotecki i bydgoski). Równocześnie uregulowana ma być Warta do Sieradza, co sprawi, że tędy będzie mogła pójść bawełna dla przemysłu łódzkiego, dotychczas korzystająca z drogiej kolei. Poza tym wybudowanie kanału Gopło — Warta podniesie gospodarczo tereny rolnicze, położone nad Wartą, które nie mogły korzystać dotychczas z taniego transportu.

Powracając do prac nad przystosowaniem głównej arterii rzecznej Wisły dla komunikacji— podkreślić należy, że prace te postępują szybko. Obwałowuje się brzegi, ujmuje się koryto w tamy. Poza tym przygotowuje się porty rzeczne do wzmożonych obrotów. Oto w październiku b.r. otwarty został do użytku największy polski port rzeczny w Płocku. Przez ten port, posiadający 3 duże baseny, przechodzić będą towary z Łodzi, poza tym zboże i mąka.

Prowadzone są następnie w szybkim tempie prace nad oczyszczeniem i pogłębieniem portu Sandomierskiego, portu, który będzie sercem Centr. Okr. Przem. i który w niedalekiej przyszłości będzie pulsował życiem, jako odbicie pracy nowego ośrodka gospodarczego.

Wszystkie omówione tu arterie wodne staną się ważnym czynnikiem podniesienia terenów do nich przylegających, staną się łącznikiem ze światem. Każda z tych arteryj przyczyniać się będzie do łatwiejszego zagospodarowania połaci kraju dotychczas zaniedbanego, i sprawi, że martwe dotychczas ośrodki staną się nie tylko terenem potęgującego się wywozu, lecz i terenem sprowadzającym zza mórz coraz więcej i surowców i artykułów gotowych. I dlatego każda z polskich rzek, którą naród ureguluje, przystosuje do żeglugi — będzie nowym dopełnieniem pracy portu gdyńskiego.

Osadnik polski w Brazylii

Na wsi mówi się bardzo dużo o emigracji. Ludzie chcą szukać lepszych warunków bytu, bo ziemi, na której gospodarują, jest tak mało, że dzieci nie można już będzie tym obdzielić. Toteż wielu wyjeżdża do dalekich krajów zamorskich.

Różnie im się tam jednak powodzi — jedni tracą ostatnie grosze, które wywieźli z kraju i popadają w nędzę, inni dorabiają się i żyją w dostatku.

Dla tych wszystkich, którzy zamierzają dopiero wyjechać na osadnictwo do krajów zamorskich i namyślają się jeszcze — jechać czy nie jechać — ważnym będzie dowiedzieć się jak wyglądają pierwsze chwile polskiego osadnika w Brazylii.

A trzeba wyjaśnić, że te pierwsze chwile są najważniejsze i decydują często o całej przyszłości i powodzeniu polskiego osadnika.

Każdy wyjeżdżający powinien wiedzieć, że w Brazylii czekają go zupełnie odmienne warunki, niż te, do których przywykł w Polsce. Że, klimat jest inny — gorętszy — roślinność inna i inne zwierzęta i owady. Że na kolonii, na którą jedzie, czekają go na ogół warunki pracy ciężkiej. Działkę, którą kupił, dostanie w stanie zupełnie dzikim, porosłą lasem. Własnymi siłami i przy pomocy tylko swojej rodziny będzie musiał sobie wypracować wszystko. Dom zbudować, działkę oczyścić z lasu, stopniowo uprawić i obsiać.

Słowem wszystko zależy od jego pracowitości i od tego, żeby w pierwszej chwili nie zniechęcić się ciężkimi warunkami życia.

Kto przetrwał ciężkie początki — ten na ogół dorobił się w Brazylii jeśli nie majątku, to pewnego dobrobytu.

Oto co pisze do brata swojego w Polsce p. Szczepan Kostrzewa, który w kwietniu

br. wyjechał jako osadnik na kolonię LMK w Brazylii „Morska Wola".

„A to, że tak długo nie pisałem, wybacz Drogi Bracie, bo ja specjalnie zatrzymałem się z pisaniem listu dlatego, aby się więcej na miejscu rozejrzeć, bo mi się w głowie trojaczyło różnie. Aż nareszcie stanąłem na stałym miejscu i postanowiłem nie tracić nadziei i wytrwać i niczym się nie zrażać. No i może dobrze zrobiłem, że zachwalałem tę silną wolę. Wielu tak zrobiło, ale jednak nie wszyscy. Bo byli tacy co porzucili kolonię i wyjechali do miasta Kurytyby i tam żyją".

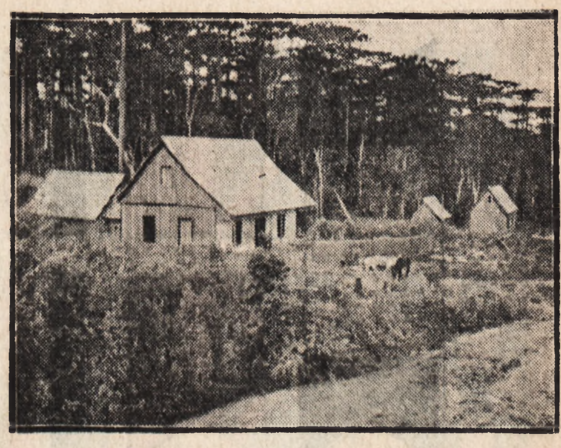
Wielu jest takich, jak ci, o których pisze kolonista Kostrzewa, którym się wydaje, że życie w mieście będzie łatwiejszym w porównaniu z dzikimi warunkami życia na kolonii.

Niestety szybko przekonywują się, że nie znając języka, ani miejscowych stosunków, nie mogą znaleźć pracy i przejadają szybko swój niewielki zapas gotówki, a potem tułają się po całym kraju nie mogąc nigdzie znaleźć zaczepienia.

Ci co pozostali na kolonii, muszą ciężko pracować, lecz mają zawsze oparcie w tym kawałku ziemi, który z dnia na dzień, w miarę wkładanej weń pracy, nabiera coraz większej wartości, aby się stać z czasem zagospodarowaną i bogatą majętnością.

Kolonista Szczepan Kostrzewa po 3 miesiącach pobytu na kolonii „Morska Wola" pisze tak: „Teraz dom mam na wykończeniu. Dom ma 4 mieszkania, na 11 m. długi i 8 m. szeroki, z weranda z dwóch stron, bo tutaj tak się buduje. Będzie mnie kosztował 1000 milrejsów na tutejszą walutę tj. 350 zł. Za dwa tygodnie to się wprowadzimy do niego.

Dalej nasze gospodarstwo składa się z następujących rzeczy: żyta mam trochę wysiane, które się już kłosi, a pszenicy też trochę zasiałem. Kartofli z korzec zasadziłem i już są na wierzchu. Mam 3 maciory, z których jedna się już oprosiła i kilkanaście kur i kwoki z kurczętami. To jest wszystko co mamy swojego. Jeszcze nie mamy krowy, ale to dlatego, że nie mamy gdzie paść, bo tu w tych lasach, to nie ma takiej trawy jak w Europie, bo tu jest cała przyroda inna. Tu się jada więcej mięsa niż nabiału i jajek żydowi się nie daje tylko



Domki osadników na „Morskiej Woli".

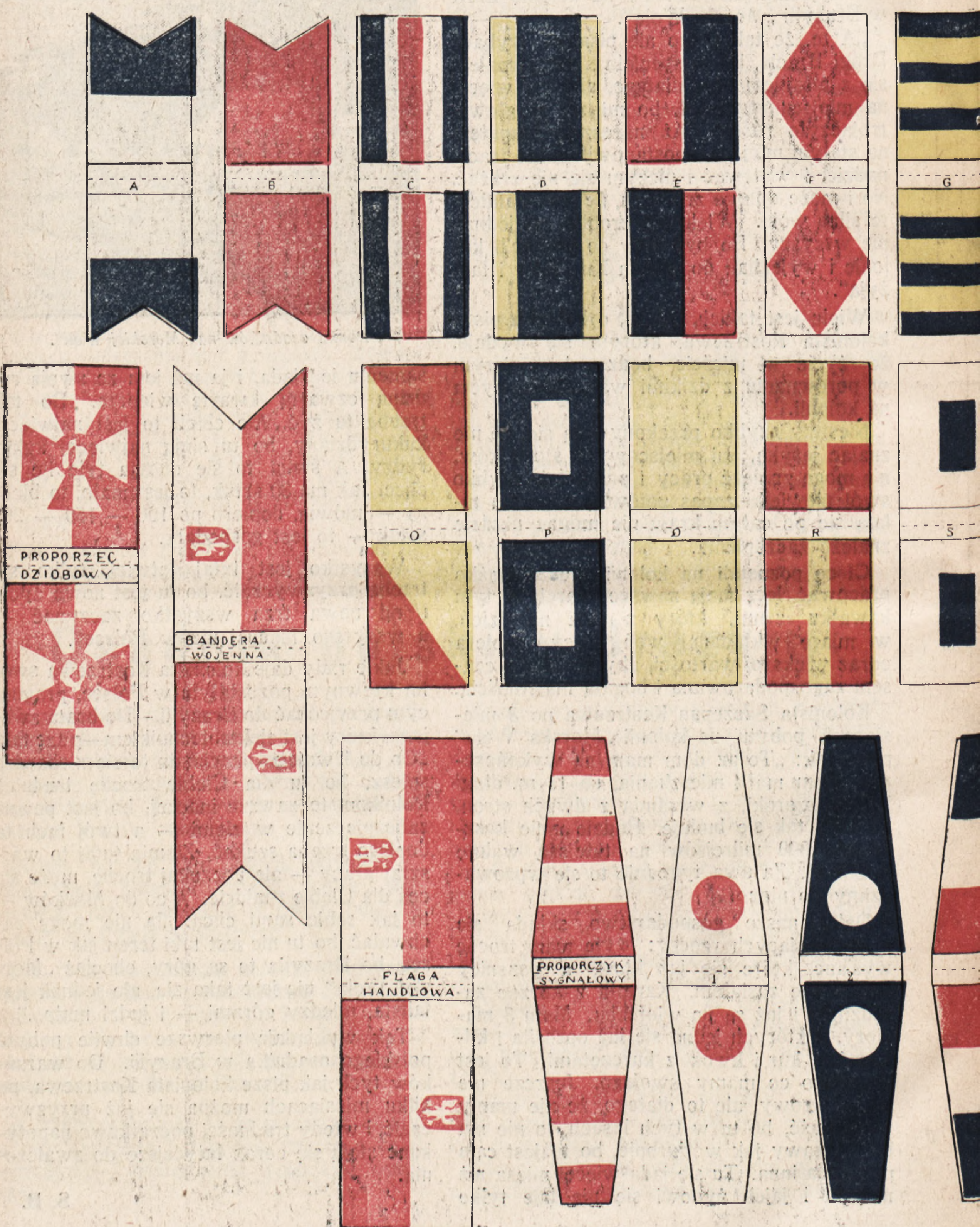
samemu je zjada, i ja już jem ze swoją rodziną czwartą kwartę wieprza. Bo tak trzeba tu żyć. Ale chleb to jest najwięcej kukurydziany, bo tu sieją najwięcej kukurydzy. A świni to się chowa tyle ile się chce. Jak ma 30 sztuk, to jest mało, to biedny — mówią, dopiero po 100 — 150 — 200 sztuk — to jest gospodarz.

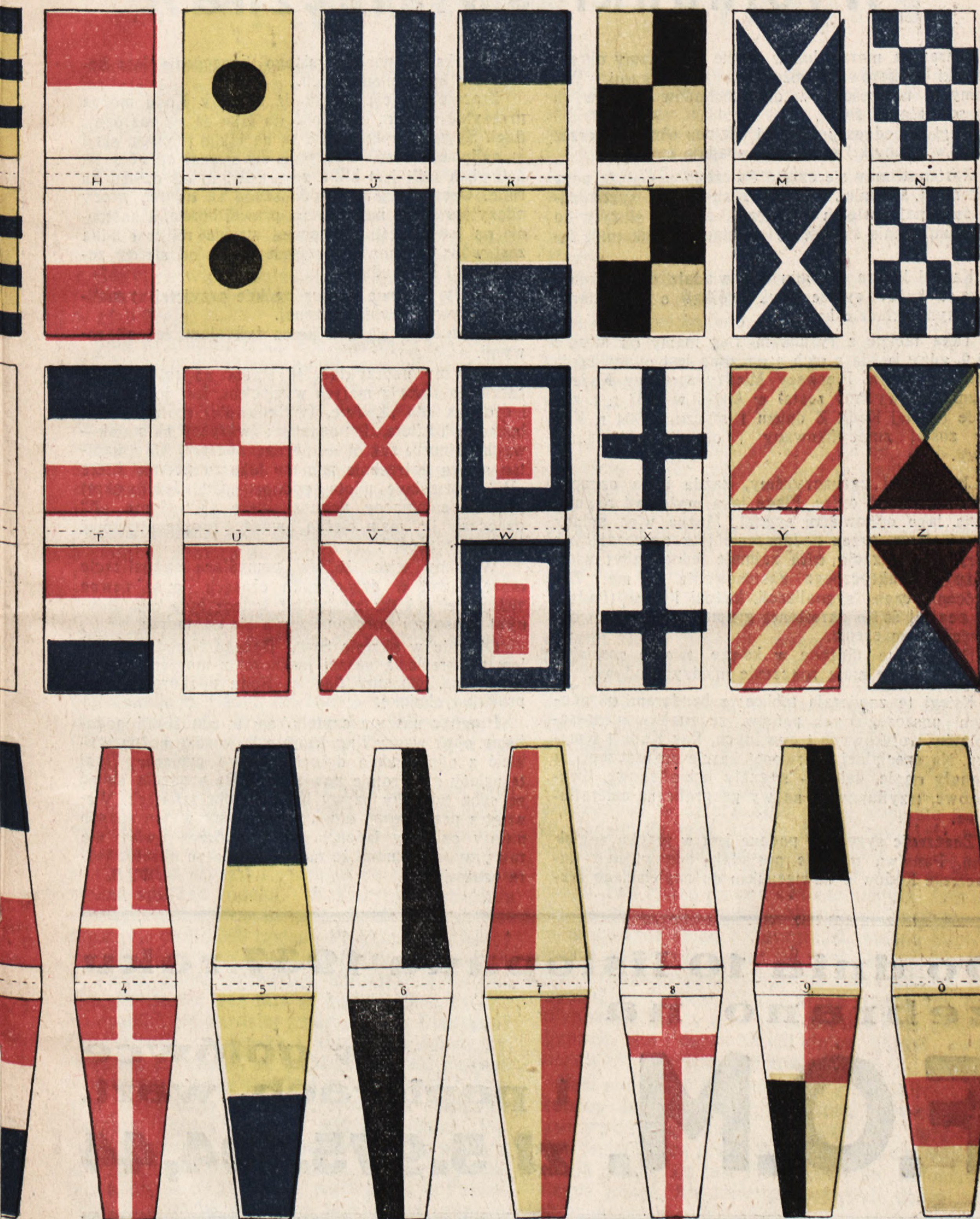
Wszystko jest tutaj łatwiej, tylko się trzeba przyzwyczaić, bo tu jest nowe życie i od nowa trza wszystko zaczynać — a wszystko inaczej niż w Polsce".

Jakie rady daje kolonista Kostrzewa swoim krewnym pozostałym w Polsce, pragnącym przyjechać do Brazylii.—Do brata swojego, który jest elektrotechnikiem—pisze tak: „Co do Twojego przyjazdu to się niebardzo spiesz, bo tu dla Ciebie trochę trudniej. Rolnikom to zawsze inaczej, bo jest pewne zabezpieczenie w ziemi — a twój fach to dopiero trzeba szukać. Ziemia tutaj to warsztat pracy — ale poczekaj trochę, może się coś dla Ciebie znajdzie. A co do Maćków — to jak sobie sami chcą. Ja nie mogę zachwalać, bo tu nie jest taki teren jak w Polsce, bo Brazylia to są góry, chociaż „Morska Wola" nie jest taka zła, ale jednak jest falista, między górami — i ludzi mało..."

Tak wyglądają pierwsze chwile pobytu polskiego osadnika w Brazylii. Do warunków tych jak pisze kolonista Kostrzewa, po kilku miesiącach można się już przyzwyczaić, i wtedy trudności początkowo napotykane stają się coraz łatwiejsze do zwalczenia.

S. B.


A
B
C
D
E
F
G
PROPORZEC DZIOBOWY
BANDERA WOJENNA
O
P
Q
R
S
FLAGA HANDLOWA
PROPORCZYK SYGNAŁOWY
1
2


H
I
J
K
L
M
N
T
U
V
W
X
Y
Z
4
5
6
7
8
9
0

Wycinanki świąteczne

Nieraz na morzu, lub w porcie spotykamy okręty i statki udekorowane różnobarwnymi flagami. Widzimy to najczęściej w dnie obchodów narodowych lub specjalnych świąt.

Flagi te podnoszone są od dziobu okrętu poprzez topy (wierzchołki) masztów i spadają na rufie.

Zastanawiamy się często do czego one służą poza dekoracją. Dawniej, gdy nie znano radia, sygnalizacji świetlnej systemu Morse'go, flagi te służyły do porozumiewania się między okrętami i statkami z lądem.

Każdej literze alfabetu odpowiadała czworokątna flaga, a każdej cyfrze język (trójkąt) o charakterystycznym układzie barw.

Taką tablicę z rysunkami flag mamy na stronie 8 i 9, gdzie każda z nich oznaczona jest odpowiednią literą lub cyfrą. Pierwszy Międzynarodowy Kodeks Sygnałowy wydany został w Anglii w 1857 r. t. zw. Code (czytaj Kod). Z dniem 1 stycznia 1934 r. Kod ten został zmodyfikowany i obecnie obowiązuje nowy.

Jak wyżej zaznaczyliśmy, każda flaga oznacza pewną literę lub cyfrę. Flaga taka może być również użyta jako odpowiedni sygnał. Można więc sylabizować słowa, przez podnoszenie flag oznaczających litery, sygnalizacja taka zajmuje jednak zbyt wiele czasu i praktycznego zastosowania nie ma. Dla skrócenia czasu sygnalizacji, każdej literze (fladze) lub pewnej ściśle określonej grupie liter, nadano odpowiednie znaczenie.

Sygnały te ułożone w księgę tworzą specjalne zestawy, które mają znaczenie międzynarodowe.

Księgi te zawierają tablice: z banderami narodowymi poszczególnych państw, ze znakowaniem samolotów wojskowych i cywilnych, flag Kodu i semaforu. Na specjalnej czerwonej karcie umieszczone są sygnały nagłe, dalej — sygnały jednoflagowe, dwuflagowe, trzyflagowe i nazwy geograficzne czteroflagowe.

Znaczenie sygnałów podane jest w języku angielskim. Państwa morskie posiadają odpowiednie tłumaczenie Kodów z nawiązaniem do angielskiego tekstu. Polska nie posiada takiego tłumaczenia, lecz korzysta z ksiąg niemieckich.

Zrozumiałą jest rzeczą, iż sygnały Kodu można przesyłać na taką odległość, na jaką da się rozróżnić flagi. Sygnały podnoszone są na takim miejscu, skąd ją najlepiej widać. Odczytuje się sygnał od góry ku dołowi, a jeśli jest kilka zestawów, to od dziobu ku rufie. Często sygnały podnoszone są na rei, wtedy odczytuje się je najpierw na prawej burcie, a następnie na lewej. Jeśli po pewnej stronie rei jest kilka zestawów, to znowu odczytuje się je od strony zewnętrznej ku środkowi.

Okręty wojenne oprócz ogólnie przyjętej sygnalizacji używają swojej własnej.

Zapoznajmy się z kilkoma sygnałami jednoflagowymi.

Widzimy naprzykład, że statek na rei podniósł czerwoną flagę z małym wycięciem, jest to litera B i oznacza ona „Ładuję, (wyładowuję) materiał wybuchowy". Litera „P" oznacza: „wszyscy na statek— wychodzimy", zaś Y — „wiozę pocztę". Gdy kapitan statku potrzebuje pomocy lekarza podnosi literę „W", potrzebuje pilota, podnosi „G". Jeżeli okręt potrzebuje pomocy podnosi literę „V", litera „F" oznacza, iż „mam ciężką awarię, proszę utrzymać ze mną łączność".

Widzimy więc, iż tak pomyślana sygnalizacja może nawet w dzisiejszych czasach mieć pewne znaczenie, a kilkadziesiąt lat wstecz była ona jedynym sposobem porozumiewania się na morzu.

Obecnie w okresie Świąt Bożego Narodzenia celem podkreślenia naszej łączności z morzem i ludźmi morza, możemy flagami Kodu udekorować naprzykład choinkę.

Pragnąc naszym czytelnikom to umożliwić podaliśmy obok wzory flag, które z łatwością można wykleić z odpowiednio dobraną barwą papieru. Flagi te należy dwukrotnie powiększyć. Po wycięciu, skleić ze sobą tak, aby barwy były po obu stronach. Wewnątrz przeciągnąć nitkę. Otrzymamy w ten sposób piękny ozdobny łańcuch, który podczas Świąt, nie raz przypomni nam, że mamy na morzu okręty, które czuwają.

W. B.

Do dnia 10 listopada 1937 roku zebrano na F.O.M. w gotówce i papierach wart. zł 5.975.104,44

Kraj piniorów — Brazylia

Brazylja należy do największych państw na świecie, ma bowiem 8 i pół miliona kilometrów kwadr. powierzchni, czyli równo 3/4 całej Europy. W Brazylii od dawien dawna żyją, mieszkają, pracują tysiące naszych rodaków. Jedni z nich pojechali tam niedawno, inni na wiele lat przed wojną. Rzadko który z nich wrócił do kraju. Już trzecie pokolenie polskie żyje pod niebem tego kraju. Jadą dziś, co parę tygodni, już na szczęście nie obcy lecz swój statek, z Gdyni — wiezie dziesiątki rodzin w każdym rejsie do Rio czy Santos, stąd potem jadą hen w głąb kraju.

Inny to kraj niż nasz. Kto pierwszy raz postawił nogę na tamtejszej ziemi, w wielkiej stolicy Brazylii, Rio de Janeiro, ten z początku ani języka nie rozumie i z ludźmi dogadać się nie może, ni drzew nazwać nie potrafi, ni nawet nie ucieszy go piosenka czy muzyka, którą się słyszy w kawiarni. Rio — stolica, olbrzymie miasto, ciągnie się nad morzem przeszło 40 kilometrów, ale że wkoło góry, więc tu się Polak nie osiedla. Polacy jadą dalej. Morzem do Santos, a stamtąd dopiero do stolicy tego stanu, w którym z dawien dawna skupia się ludność polska, t. j. do Kurytyby w stanie Parana. Lecz z Santos do Kurytyby jeszcze daleka droga. Trzeba najpierw przebyć wysokie góry, które się ciągną wzdłuż brzegów oceanu, a nazywają Sierra do Mar, aby przyjechać do największego po stolicy miasta, S. Paulo. Mieszkają w nim nie tylko Brazylianie, nie brak Niemców, Włochów, są i Polacy, a nawet Japończycy. Miasto tętni życiem, gwarem.

Z S. Paulo przez Ponta Grossa jadą nasi emigranci do Kurytyby. Kurytybę nazywają ludzie miastem nawpół polskim. Nie jest to prawda, ale mieszka w niej przeszło 10 tysięcy Polaków, język polski słyszy się często na ulicy i łatwo można spotkać rodaka. W Kurytybie znajdują się różne polskie organizacje. Dziś w stanie Parana żyje około 300 tysięcy Polaków. Są Polacy jeszcze i w innych stanach południowej Brazylii. S. Paulo, Santa Catharina, Rio Grande do Sul, Espirito Santo, lecz tam są oni nieliczni. Tu tylko osiedlili się bardziej zwartą masą. Dlaczego? Bo i ziemia najlepsza i klimat najzdrowszy, więc nic dziwnego, że jedni za drugimi ciągnęli w te strony. Jakże tam jest w tej Paranie? Ano, kraj przeważnie górzysty. Kto zna środkowe Karpaty, koło Dukli, ten jakby widział Paranę. Wzgórza i góry częściowo jeszcze pokryte lasem. Ziemia dobra, gliniasta, do uprawy niełatwa, ale za to żyzna jak mało gdzie w Polsce. Dużych mrozów nie znają tam ludzie zupełnie. Lipiec w Brazylii — to środek zimy, czasami bywają w nocy przymrozki, lecz rzadko się to zdarza, a gdy jednego roku w Kurytybie spadł śnieg i kilkanaście godzin leżał, to go sfotografowali, opisali we wszystkich gazetach i do dziś obrazki takie sprzedają, że widać śnieg na ulicach. Lecz, że to kraj górzysty, więc i w lecie wielkich upałów nie ma. Zdrowo jest tam mieszkać. No i pieców w domach nie trzeba.

Siedzą Polacy i po miastach, ale głównie gospodarują na roli. Blisko Kurytyby i dalej znajdują się nasze kolonie. W jednych bywa i po kilkadziesiąt rodzin, z dawna osiadłych, w innych obok Polaków są Rusini, też z Polski przybyli. W starych koloniach są i kościoły, parafie, z górą 20, księża. I szkoły są, gdzie wprawdzie uczą po brazylijsku, ale uczą też i języka ojczystego i o tym, co się w starym kraju dzieje. Przeszło dwieście szkół polskich jest w stanie Parana. Są biedne, jak to i u nas po wsiach bywa, ale są i zamożne. W takiej np. polskiej kolonii Apukaranie szkoła to porządny duży budynek, gdzie nie tylko są klasy do nauki, ale i wielka sala teatralna się mieści, w której bywają przedstawienia, obchody, zebrania.

Kolonie polskie leżą nieraz daleko jedna od drugiej. Bo w Brazylii wszędzie jest daleko. Dróg dobrych mało, przeważnie drogi gruntowe, jak sucho to twarde i można śmiało jeździć. Za to, jak rozmiękną po deszczach, nie daj Boże. Nie przejedzie wtedy kaminionem, czyli samochodem ciężarowym, który zastępuje koleje i ludzi i towary rozwozi po kraju, lecz tylko karosą czyli wozem z daszkiem na pałąkach, zaprzężonych w cztery albo osiem koni lub muły. Jedzie się taką karosą długo, robią nią nie więcej niż trzy do 4-ech mil dziennie. Komu się spieszy, a ma konia, jeździ konno. I towar bierze w dwa kosze po obu stronach siodła. Jedzie się od wendy do wendy. Wenda w Paranie — to wszystko: sklep i restauracja, można kupić, można sprzedać, można się napić kawy, hervy albo i czegoś mocniejszego, no i dowiedzieć, co słychać na świecie. Nieraz przed wendą stoi po kilkanaście karos i po kilkadziesiąt koni posiodłanych, stoi i czeka aż ich sinior nasyci swą ciekawość i nacieszy ze znajomkami.

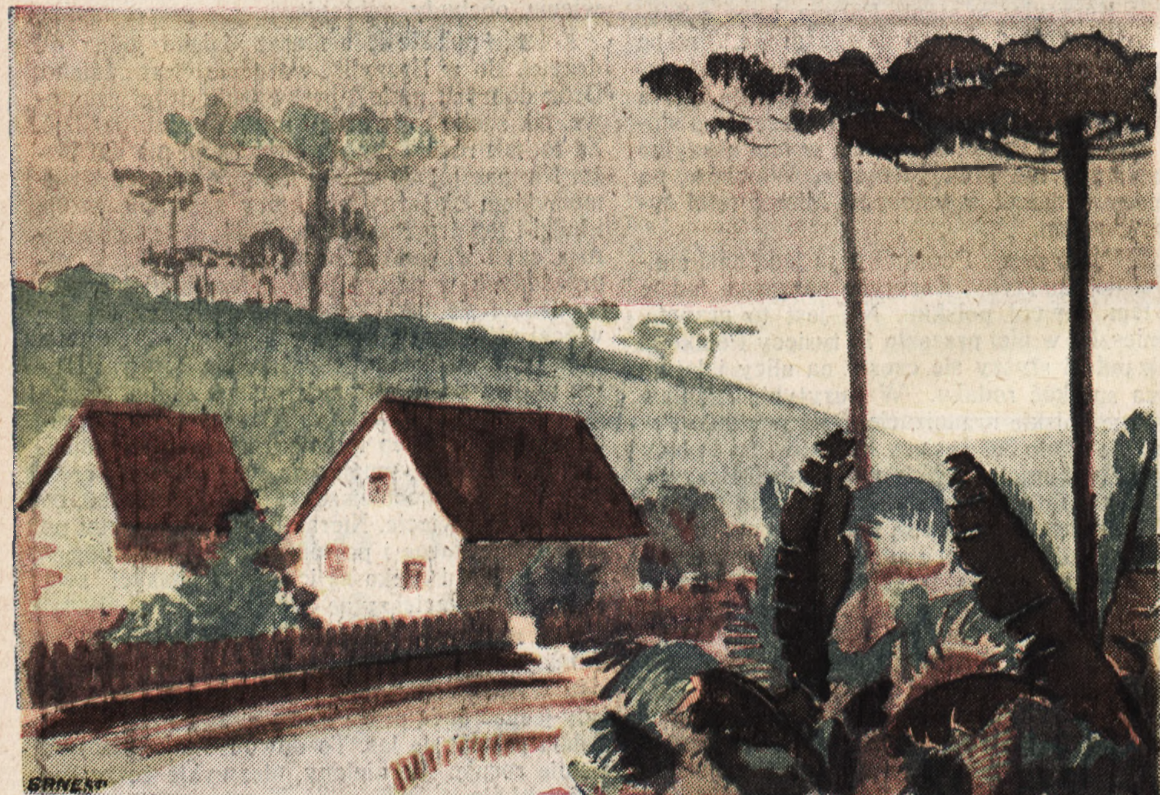
Nasi rodacy w Paranie — to głównie rolnicy. Rolnicy dopiero wtedy, gdy spod dziewiczego lasu wydobędą ziemię. Niełatwa to sprawa. Gdy jechać nocą przez Paranę raz po raz widać z dala palący się las. To dowód, że kolonista ziemię rosuje. Ale zielony, niezwykle gęsty las parański nie chce się palić. Trzeba najpierw pu-

szczę fojsować czyli ile tylko można fojsą, to jest tasakiem na długim trzonku powycinać, a dopiero później palić. Na wyrosowanej ziemi można za to siać i sadzić niemal co dusza zapragnie nasze europejskie zboża, pszenicę, kukurydzę, jęczmień, grykę i ryż i mandiokę, kawę, tytoń, bawełnę, rycynus, trzcinę cukrową, banany. Żyzna ziemia, ciepły klimat, wszystko urośnie i da piękny plon. Więc też kto wytrwał, nie zląkł się puszczy, nie uciekł do miasta, na małe zarobki przy budowie albo innych miejskich robotach, kto nareszcie pobudował się na swoim „locie", czyli działce, wynoszącej zwykle 25 ha, ten już głodny nie będzie nigdy. A jak mu się poszczęści i pracy swej nie pożałuje, to po kilku latach już i kilkudziesięciu sztuk krów i świń się dorobi i ogród przy domu założy, a wtedy nie będzie miał wprawdzie naszych gruszek i jabłek, bo te trudno wyhodować, ale pomarańcze, mandarynki, banany, a bliżej morza, gdzie cieplej, ananasy i inne jeszcze owoce będzie miał w obfitości.

Brazylia ceni sobie Polaków, gdyż są pracowici, dobrzy rolnicy. W Kurytybie istnieje kilkanaście różnych polskich organizacyj, jak np. związek rolników, Centralny Związek Polaków, Tow. Prz. Morza, T. Szk. Lud., Junak i wiele innych.

W Kurytybie jest również dużo polskiej inteligencji: lekarze, adwokaci, dentyści, nauczyciele. Może nie zawsze żyją ze sobą w zgodzie, taka to już, niestety, nasza polska natura; może nie podorabiali się wielkich majątków; takiego p. Krzesimowskiego, który ma największą winnicę w Paranie, albo p. Wierzyńskiego, który ma na plantacji koło Morretes 40 tysięcy bananów, już uważają za bogaczy; ale żyje im się nienajgorzej i trzeba powiedzieć, że w Brazylii znaleźli drugą ojczyznę.

Więc też, jeśli się nawet w tym kraju było gościem tylko, w tym kraju palm strzelistych i płaskich piniorów, lian gęstych i wysokich bambusów, gdzie między drzewami jak motyle przelatują maleńkie ptaszki-kolibry, a motyle są tak piękne — jak nigdzie, gdzie nad drzewami unoszą się stadka kolorowych papug; w kraju gdzie zamiast wierzb przydrożnych wszędzie rosną pokryte złocistym owocem pomarańcze, — to gdy nadejdzie dzień odjazdu, gdy zaczynają się rozpływać w mroku miliony świateł nadbrzeżnych avenid w Rio, gdy już tylko jasnym punkcikiem wydaje się wspaniale oświetlona postać Chrystusa na Corcovado, wówczas zaczyna być żal, że się już żegna z Brazylią.



Dziatwie Szkół Powszechnych
poświęcam

WIATR Z NAD BAŁTYKU *)

Słowa M. CH. SZCZEPANKOWSKIEJ

Muzyka W. LASKI



*) Można śpiewać o cały ton niżej w tonacji Es-dur.

Z kraju i ze świata

Marszałek Śmigły-Rydz w Rumunii. W drugiej połowie października r. b. Marszałek Śmigły-Rydz złożył wizytę w Rumunii, aby wziąć udział w promocji ks. Michała na podporucznika. Wizyta Marszałka Śmigłego-Rydza, jakkolwiek nie miała na celu żadnych specjalnych rozmów politycznych, była nowym, doniosłym wyrazem sojuszu, łączącego Polskę z Rumunią.

Daremne usiłowania o przywrócenie pokoju. Zarówno Hiszpania, jak i Chiny są nadal widownią działań wojennych. W Hiszpanii szala zwycięstwa przechyla się wyraźnie na stronę gen. Franco, w którego r kach znajduje się już znaczna większość ziem hiszpańskich, a w Chinach, choć walki toczą się ze zmiennym szczęściem, góra jest raczej Japonia. I w Hiszpanii jak i na Dalekim Wschodzie padają tysiące ofiar, a rozlewowi krwi nie mogą zapobiec międzynarodowe konferencje, czy to narady w Londynie, gdzie zajmowano się sprawami hiszpańskimi, czy też w Brukseli, gdzie starano się załagodzić zatarg chińsko-japoński. Konferencje te wykazują tylko coraz silniejszy sojusz niemiecko-włoski, popierający Hiszpanię gen. Franco i Japonię, jak również zacieśnienie się stosunków angielsko-francuskich, jako przeciwwagi tamtego sojuszu. Włochy, Japonia i Niemcy zawarły zresztą ostatnio zupełnie oficjalny układ, skierowany przeciwko komunizmowi.

Kolonie dla Niemiec. Niemcy, zdążające wytrwale do odbudowy swej potęgi mocarstwowej, ostatnio przystąpiły do energicznej akcji na rzecz odzyskania kolonii. Żądania te popierają Włochy. Mussolini w swoim przemówieniu, wygłoszonym w dniu 29 października, oświadczył, że „jest rzeczą konieczną, aby naród niemiecki miał należne mu miejsce pod słońcem Afryki". Przemówienie to, mimo znanej oddawna, a podkreślanej ostatnio sympatii włosko-niemieckich, wywołało wielkie wrażenie zarówno we Francji, jak i w Anglii, które uznając zasadniczo potrzebę pewnych zmian w systemie przydziału surowców, niełatwo zapewne zgodzą się na uszczuplenie swych posiadłości zamorskich. Nie wiadomo jednak, czy i tu wytrwałość niemiecka nie da pożądanych dla nich wyników.

Rozruchy w Palestynie. W Palestynie panują ciągłe rozruchy, tłumione z trudem przez władze angielskie, które nie cofają się przed ostrymi represjami i to w stosunku do Arabów, jak i do Żydów, gdyż jedni i drudzy, niezadowoleni z obecnego stanu rzeczy i z projektu podziału Palestyny, wyrażają swe niezadowolenie w sposób nieraz bardzo przykry dla Anglii, która nadal sprawuje mandat nad tym niespokojnym krajem.

Dzień 11 listopada. Tegoroczne Święto Niepodległości minęło pod znakiem braterstwa armii i młodzieży. W wielkiej defiladzie, która w dniu tym przemaszerowała przez ulice stolicy, obok świetnie reprezentujących się szeregów żołnierskich, szły miarowym krokiem bataliony młodzieży i różne organizacje.

Z Rady Ministrów. Rada Ministrów opracowuje już na swych posiedzeniach projekty ustaw, które mają być przedłożone na najbliższej sesji sejmowej. Przede wszystkim przyjęto projekt ustawy skarbowej na r. 1938/39 wraz z preliminarzem budżetowym na ten okres. Preliminarz ten zamyka się w dochodach i wydatkach sumą 2.447 milionów złotych z drobną nadwyżką dochodów nad wydatkami

Poza tym Rada Ministrów przyjęła projekt noweli do rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z października r. 1934 o obniżeniu zadłużenia gospodarstw rolnych z tytułu należności Funduszu Obrotowego Reformy Rolnej oraz szereg projektów innych ustaw o charakterze gospodarczym.

Poprawa doli Polaków w Niemczech. Między rządem polskim i niemieckim doszło ostatnio do porozumienia w sprawie mniejszości polskiej w Niemczech i mniejszości niemieckiej w Polsce. Oba rządy stwierdziły, że w swej polityce będą dążyć do zapewnienia mniejszościom słusznych warunków bytu i harmonijnego współżycia z większością narodową, co przyczyni się niewątpliwie do rozwoju stosunków sąsiedzkich między Polską a Niemcami.

78 proc. handlu zagranicznego Polski idzie przez Gdańsk i Gdynię. Jak wynika z ostatnich obliczeń udział portów polskich w ogólnym handlu zagranicznym naszego kraju wyniósł w ciągu pierwszych trzech kwartałów r. b. pod względem wagi 78,7 proc., a pod względem wartości 67 proc. ogólnych obrotów. Jest to znów znaczny wzrost w porównaniu z latami ubiegłymi. Morze odgrywa coraz większą rolę w życiu gospodarczym Polski. Ogólne obroty obu portów polskiego obszaru celnego wyniosły w okresie pierwszych dziewięciu miesięcy r. b. 11.876.000 ton, gdy w tym samym okresie r. ub. wynosiły 9 i pół miliona ton. Ważnym jest przy tym, że chociaż w roku bieżącym wywóz drogą morską spadł, wzrost przywozu był tak znaczny, że nie tylko nie wyrównał tego spadku, ale jeszcze dał tak dużą nadwyżkę.

Z ŻYCIA KÓŁ SZKOLNYCH

Wzorem roku ubiegłego Zarząd Główny LMK organizuje w Warszawie w dniach 6, 7 i 8-go stycznia 1938 r. kurs ideologiczno-organizacyjny dla uczenic i uczniów, będących kierownikami (prezesami) Kół Szkolnych. Odmiennie od poprzedniego kursu, mogą wziąć w nim udział kierownicy kół szkół średnich i powszechnych.

Stroną kwaterunkowo-organizacyjną, zajął się Wydział Wychowania Morskiego Młodzieży. Wyżywienie i kwatery w szkolnych schroniskach noclegowych uczestnicy zjazdu mają zapewnione. Czynione są starania o przyznanie uczestnikom zniżek kolejowych, które prawdopodobnie będą wynosiły 75%. Przejazdy do Warszawy i z powrotem pokrywają Okręgi. Zarząd Główny pokrywa koszty kwaterunku, przejazdy na wycieczkach, wstępy do muzeów, kinoteatrów itp. Uczestnicy będą ponosili jedynie koszt wyżywienia, który przez cały czas trwania kursu wynosić będzie 6 zł.

Przewidziana ilość uczestników kursu wynosi około 300 osób. Termin nadsyłania zgłoszeń uczestnictwa przez Okręgi do Wydziału Wychowania Morskiego Młodzieży Z. Gł. upływa z dniem 15-go grudnia b. r.

Z początkiem roku szkolnego koła rozpoczęły na nowo swą działalność; po wyborze nowych zarządów przystąpiono przede wszystkim do organizowania imprez, dochód z których przeznaczony jest na FOM. czy też na zebranie funduszu wycieczkowego, celem umożliwienia biednym dzieciom odbycia wycieczki nad morze, oraz urządzenia „gwiazdki" dla marynarzy. Taką gwiazdkę zamierza urządzić np. koło przy Skole Powszechnej Nr 2 w Tczewie, w formie wysłania paczek „gwiazdkowych" dla marynarzy pod adresem Komendy Marynarki Wojennej w Gdyni.

Inne Koła przygotowują już program akademii w związku ze zbliżającą się rocznicą odzyskania dostępu do morza. Popieramy tą działalność b. gorąco. i Kołom, które zwróciły się do nas w tej sprawie przesłaliśmy odpowiednią sztukę teatralną.

Młodzież szkolna wzajemnie zachęca się do przystępowania do Kół, chcąc tym zadokumentować zrozumienie ważności zagadnień morskich; i tak **Koło przy VII-io klasowej Szkole Powszechnej Żeńskiej w Krośnie,** chcąc pozyskać nowe członkinie, urządziło wieczorek propagandowy, podczas którego odegrano obrazek sceniczny p. t.: „Morze Polskie". Na podkreślenie zasługuje działalność klasy VI-ej, która zajęła się techniczną stroną tej imprezy.

Koła coraz częściej zwracają się do nas z prośbą o podanie im adresów bądź to Kół, będących przy szkołach w powiecie morskim, bądź też szkół polskich w Brazylii, celem utrzymania kontaktu z rodakami zza morza. Ostatnio przesłaliśmy odpowiedni adres Kołu przy Szk. Pow. Nr 22 w Łodzi. Z zadowoleniem śledzimy działalność, idącą w tym kierunku, i ze swej strony czynimy, w porozumieniu ze Światowym Związkiem Polaków z Zagranicy, jaknajdalej idące ułatwienia w udzielaniu wskazówek i dostarczaniu adresów.

Koło przy Szkole Ćwiczeń przy Państwowym Liceum Pedagogicznym w Lesznie, w programie swym na bieżący rok szkolny przewiduje szczegółowe zaznajomienie członków ze sprawami morza. Ma zamiar prowadzić propagandę na rzecz FOM oraz urządzać w czerwcu wycieczki do Gdyni.

Rozrywki umysłowe

ROZWIĄZANIA

„POLSKA NA MORZU" Nr 9 — Wrzesień 1937 r.

8. REBUS

— W „O" JEN — NA MARY „N" ARKA = co na „czysto wygląda następująco:

Wojenna marynarka.

9. SZARADA

(Mo-ni-tor) — MONITOR.

Rebus i szaradę bezbłędnie rozwiązało 105 osób. W rezultacie nagrody książkowe otrzymują pp.:

1) **Szkoła Powszechna** — m. Rajsko, poczta Oświęcim Kr.
2) **Elmanowski Franciszek** — Bydgoszcz 4; Św. Jerzego 30.
3) **Ulanowska Łucja** — p-ta Poturzyn, kol. Nowosiółka, powiat Tomaszów lubelski.
4) **Kalewicz Jerzy** — Kielce, Targowa 2.
5) **Pilecki Witalis** — Łódź, Braterska 25/3.

„POLSKA NA MORZU" Nr 10 — Październik 1937 r.

10. REBUS

— „F" — ATOL wsp — W „O" „J" — „EN" NA „O" — SŁOŃ — IKRA — JOD — „W" — ROGI — „CH" za „MI" (nutą) — „A" — RÓW — NA „S" z „Y" „CH" — SĄ — „SI" (nuta) — dóda wsp. = co po złożeniu wygląda następująco:

„Flota wojenna osłoni kraj od wrogich zamiarów naszych sąsiadów".

Rebus rozwiązało bezbłędnie 155 osób.

W rezultacie nagrody książkowe otrzymują pp.:

1) **Künstler Stefania** — Żywiec — K.K.O.
2) **Kocięcki Jan** — Mława — Żurominek.
3) **Skirgajło Zofia** — W-wa, Parkowa 39 — 9.
4) **Śmigierzewski Witold** — Rembertów, Piękna 54.
5) **Gierak Adolf** — Brześć n/B., Kobrzyńska 134.

Nagrody niebawem wysyłamy przez pocztę; prosimy o potwierdzenie odbioru.

Wszystkim Czytelnikom i Sympatykom Działu śpieszymy zakomunikować, że wyszedł już z druku **M. Arcta „SŁOWNIK ORTOEPICZNY — JAK MÓWIĆ I PISAĆ PO POLSKU" w opracowaniu St. Szobera.** Ta ciekawa książka niewątpliwie zawita do bibliotek wszystkich „szaradziarzy".



Luksusowy komplet

ozdób choinkowych nabędziesz najtaniej wprost z fabryki! Komplet zawiera przeszło 150 sztuk: pięknych wielobarwnych ozdób szklanych, girlandy srebrne i złote, gwiazdy, włosy anielskie, nici szychowe, zimne ognie, świeczki, lichtarzyki, śnieg, wielki zastęp 21 złocistych i srebrzystych aniołów ze Św. Mikołajem, piękny reflektor o czarodziejskim blasku na wierzchołek choinki i wiele innych zachwycających nowości! Cena kompletu gat. „Luksus“ zł 7.95. Gat. „Extra“ zł 9.80. Gat. Najwyższy—**Wykwintny** z ogromnymi bombami i potrójnymi reflektorami zł 11.90. Do każdego kompletu dodajemy książkę KOLĘDY-PIEŚNI dla uprzyjemnienia wieczoru wigilijnego. Wysyłamy pocztą w skrzynce w bezpiecznym opakowaniu Płaci się przy odbiorze. Adresujcie: Fabr. „**MONTRE**“, Warszawa 1, Pl. Napoleona, skr. 827, Dz. M/1.



Lalka „MA-MA”

sprawia dziecku najwięcej radości! — Pięknie ubrana blondynka z niebieskimi oczami! Prawie pół metra duża! Mówi głośno i wyraźnie „ma-ma“. Cena lalki (w drewnianym pudle) tylko zł 4.85. W lepsz. gatunku (mówiąca i chodząca — Nowość!) zł 6.90 Płaci się przy odbiorze. Adres: F-a „Montre“ — Dz. M/1, Warszawa 1, Pl. Napoleona, skr. 827.



Palacze tytoniu!

Zamówcie zaraz wieczny papieros „Ideal“, a ochronicie swe zdrowie przed zgubnym działaniem nikotyny. Papieros „Ideal“ w ciągu 3—4 godzin odzwyczaja od palenia nawet nałogowców. Daje możność zaciągania się i oddziaływuje zbawiennie na cały organizm. Cena zł 2.45. Płaci się przy odbiorze. Adres: Fa „Perfectwatch“ Dz. M/1, Warszawa 1, skr. 437.

PROSIMY ODNOWIĆ PRENUMERATĘ NA ROK 1938

Pół darmo!!!



Z powodu kryzysu oddajemy 5 cennych książek tylko za zł 3.85. Oto one: 1) **Adwokat i doradca domowy.** Wzory odwołań podatkowych, skarg sądowych, podań do władz i urzędów. Sprawy egzekucyjne, majątkowe, eksmisyjne, rolne, budowlane, spadkowe, wekslowe, kredytowe, wojskowe, małżeńskie. Wzory umów dzierżawnych, ofert podań o pracę i t. p. 2) **Nowy sekretarz dla wszystkich.** Wzory listów prywatnych, ofert, podań i t. p. 3) **Lekarz domowy.** Wielki zbiór recept i przepisów na różne choroby i dolegliwości. 4) **Tania kuchnia na ciężkie czasy.** Setki cennych przepisów. 5) **Zwyczaje i formy towarzyskie:** Jak powinien zachować się w towarzystwie człowiek kulturalny? Cenne rady i wskazówki. Cały komplet tylko zł 3.85. Płaci się przy odbiorze. Adresujcie: Wyd. **„Perfectwatch“, Dz. M/3, Warszawa 1, ul. Mariańska 11—1.**

Browning „PIORUN“

ściśle w/g rysunku z bezpiecznikiem!

Sensacyjna nowość 1937!! Fason belgijski! Typ 6-cio m/m! Repetuje się przed każdym strzałem i automatycznie wyrzuca łuski! Huk ogłuszający! Idealna obrona przed napadem! Wykonanie luksusowe: lufa pięknie oksydowana, rękojeści kryte lśniącym bakelitem! Waga 250 gr., dług. 10 cm., szer. 7 cm. Gwarancja fabryczna na 5 lat! Cena tylko zł. 6.95. 2 sztuki zł. 13.50. Setka naboi syst. „Flobert“ zł. 3.65. Płaci się przy odbiorze. Adres.: Przedsi. „PERFECTWATCH“, Wydz. M/1, Warszawa 1. ul. Mariańska 11—1. Uwaga: Wystrzegajcie się taniej tandety, polecanej przez pokątnych sprzedawców! Żądajcie wszędzie w sklepach tylko automatów „PIORUN“ z bezpiecznikiem!



PRENUMERATA ROCZNA 2 ZŁOTE
Adres redakcji i administracji: Warszawa. Widok 10; telefony: red. 5-22-04, admin. 6-99-66.
WYDAWCA: Liga Morska i Kolonialna. REDAKTOR: Stanisław Zadrożny.
Druk Zakł. Graf. Dom Prasy S. A., Warszawa, Marszałkowska 3.